

請願第 22号

令和6年12月12日

川崎市議会議長 青木功雄様

幸区在住者

ほか 50名

### 歩道における車両乗入部の平坦化を求める請願

#### 請願の要旨

実地調査の結果、私たちの住む幸区内には、平坦部分の確保が1メートルに満たない、しかも横断勾配が5%を超える車両乗り入れ部が521か所あることが確認されています。これらは法令等の許容範囲を逸脱し、通行に支障や危険が及んでいますので、誰もが安全に通行できる平坦な歩道に改修してください。

また、本市が作成している「車両乗入れ部切下げ工事承認基準」において、①歩道には1メートル以上の平坦部分（横断勾配2%以下とする部分）を設けること、②歩道幅員が狭い場合には車両乗り入れ部を全面切下げによるすり付けとすることを早急に明記して、通行に支障や危険が及ぶ歩道が新たにつくられないようにしてください。

さらに、職員一人一人に法令等の遵守を徹底させるために組織運営管理の体制を強化してください。

なお、改善を必要とするこうした状況は市内全域に共通するものと推察されますので、市全体の問題として検討してください。

#### 請願の理由

##### 1 現状

歩道を使わずに車道を通行する車椅子利用者や高齢者をしばしば見かける

ことがあります。理由を伺うと、勾配や段差、凹凸が多いために、まっすぐに進むのが大変で、転倒の恐怖があるからという答えが共通しています。本来、歩行者等の安全が確保されなくてはならない歩道が安全に通行できないために、危険を覚悟して車道を選択せざるを得ない実情を見過ごしたままにしているのは道路政策や交通安全対策として問題があります。

自動車を敷地等から出入りするために歩道を横切る車両乗り入れ部を設置する必要があることは誰でも理解できますが、法令等の許容範囲が守られていない車両乗り入れ部が多数あり、それらが危険であることは役所にも、市民にも理解が及んでいません。

特に気をつけたいのは、見た目にはそこが危険な場所かどうか分かりづらいことです。車椅子や歩行器、ベビーカー等の利用者が、うっかり、5%を超える横断勾配に立ち入ってしまうとまっすぐに進むのが難しくなり、8%を超えると大半が制御不能に陥り、場合によっては転倒のおそれが生じます。私たちが暮らすまちの中には、このような危険が潜む車両乗り入れ部がたくさんあることを広く共有し、危険の芽を一刻も早く取り除くための歩道の改修が必要で、誰もが安全に安心して外出できる環境の整備が急務で必要不可欠です。

## 2 具体的な改善策

課題のある車両乗り入れ部として指摘した521か所の中には、沿道地権者の交代や転出、廃業等により、設置していた車両乗り入れ部が車の出入口として既に使われていないものが84か所確認されています。まずは、設置の目的が失われている不要な車両乗り入れ部から優先して計画的に改修を進めることが現実的です。

車両乗り入れ部の設置は、本来、道路法第24条に規定する自費工事として沿道地権者等による申請を経て行われるものですが、過去には、沿道地権者等の利便を優先して申請を経ずに道路管理者が無償で工事を行った事例も実地調査における聞き取りで数多く確認されています。次の優先順位として、これらの場所を道路管理者が責任を持って元の平坦な歩道に戻す必要があります。

全ての場所を早急に改修できないのであれば、赤や黄色で色付けしたり、

注意喚起の標示シールを歩道面に貼るなどの応急的な対応を行いながら、計画的に改修を進めていくことが必要です。

### 3 今後、同様な課題を防ぐための手立て

隣接の横浜市や神奈川県では、車両乗り入れ部設置のための自費工事承認申請に係る審査基準として①歩道には1メートル以上の平坦部分（横断勾配2%以下とする部分）を設けること、②歩道幅員が狭い場合には車両乗り入れ部を全面切下げによるすり付けとすることが条例等に定められています。しかし、本市においてはこのような規定が明文として含まれていないことから、沿道地権者等の利便を優先して不特定多数の歩道利用者への安全が軽視される偏った取扱いが今後も継続するおそれがあります。本市の「歩道切下げ工事承認基準」を策定している建設緑政局路政課にこのことについて要望しましたところ、趣旨を御理解いただき、現場の道路公園センターに通知文を發出していただきましたが、当該承認基準についてはいまだ改定されていませんので、検討成果の具体化を急ぐようお願いするものです。

### 4 法令等の遵守の徹底

車両乗り入れ部設置のための自費工事承認申請に係る審査がどのように行われているか、情報公開制度を利用してサンプル調査を実施したところ、法令等により規定されている平坦部分の確保が、申請者からの提出書類等では確認できないにもかかわらず、道路公園センター所長まで決裁を受けて当該申請を承認していました。さらに、承認条件として一律に添付していると思われる「道路工事等施行条件承認書（その1）」の文頭には、本工事施工において、道路法、川崎市道路管理者以外の者の行う道路の工事等に関する規則、その他関係法令及び次の条件を厳守することと書かれています。当該工事は、道路公園センターの担当者が工事完了後に現地に赴き、承認条件等に適合していると判断し、所長までの決裁書面を回覧して完結しています。しかし、そもそも道路公園センター自身が法令等にのっとり審査及び工事完了検査を公正に行っていないことがわかりました。

原因は、沿道地権者の利便やコスト負担の軽減を優先するあまり、歩行者の通行の安全のために定められている法令等を軽視する実態が常態化しているためと推察されます。こうした実態を改めるには、職員一人一人に法令等

の遵守を徹底させるための組織運営管理の体制を強化する必要があると考えます。

## 5 実地調査

実地調査は、3年前に一度実施しています。幸区内の全ての道路を一本一本くまなく歩いて課題の有無と程度を調べて状況を記録し写真を残しました。今回は2回目の調査として、令和5年9月から令和6年10月にかけて前回の方法に加えて、視覚障害者等の移動支援に資するように位置情報（緯度及び経度）も記録しました。

調査の結果、少なくとも1,100件以上の課題箇所（法令等の許容範囲を逸脱し、通行に支障や危険が及んでいる場所）が確認されていますが、その一部について課題ごとに整理して今回の請願で是正改善をお願いするものです。課題箇所の件数は、前回調査実施後に改善が図られた場所や市が管理していない国道1号線については除いてあります。国道1号線における課題は、横浜国道事務所神奈川出張所に対して、令和6年7月に要望書を提出しています。

なお、記録した課題箇所の写真については省略しました。

## 6 根拠法令等、及び指針となり得る研究報告

実地調査及び調査後の課題並びに優先度等の評価については、以下の法令等と共に車両乗り入れ部を含めた歩道の勾配についての研究報告に照らして検討しました。

### (1) 根拠法令等

- ・ 道路法
- ・ 歩道の一般的構造に関する基準（国土交通省通知）
- ・ 川崎市福祉のまちづくり条例、同施行規則、同整備マニュアル（本市）
- ・ 車両乗入れ部切下げ工事承認基準（本市）
- ・ 道路法第24条に規定する道路管理者の承認に係る審査基準（神奈川県）
- ・ 道路自費工事申請の手引（横浜市）

### (2) 研究報告（一部）

- ・ 「歩道上の斜路における移動阻害性に関する調査研究」理学療法学第21巻第1号、1994年（平成6年）1月

- ・「人にやさしい道路」を目指して」土木計画学研究・論文集、1995年（平成7年）8月
- ・「歩道単路部の切り下げにおける車いす歩行の負担に関する実験的検討」土木計画学研究・論文集、1999年（平成11年）9月
- ・「歩行困難者を考慮した歩道切り下げ部の改善に関する基礎的研究」土木計画学研究・論文集、1998年（平成10年）11月
- ・「歩道舗装における車椅子のための縦横断勾配の適正な範囲」土木学会学術講演会、2001年（平成13年）1月
- ・「歩道におけるベビーカー利用者の身体負担と危険性に関する調査研究」ライフサポート学会、2005年（平成17年）12月
- ・「横断勾配が手動車いすの走行に及ぼす影響とその対策に関する考察」日本機械学会、2006年（平成18年）9月
- ・「幼児連れが安心して外出しやすい環境に関する研究」筑波大学博士論文、2018年（平成30年）3月

紹介議員

宗 田 裕 之